

ŽELEZNIČÁŘSKÉ TOULKY

Bílá Voda a Borůvková hora

Setkal jsem se s názorem, že současné opuštěné a mnohdy chátrající pohraničí má před sebou novou a světlou budoucnost. Kéž by to byla pravda! Místa, osídlená po roce 1945 novým obyvatelstvem, si zachovala svoje přírodní kouzlo a bylo by jen a jen dobře, kdyby se do nich díky zvýšenému turistickému ruchu vrátil život.

Jedním z těchto míst je městys Bílá Voda, nacházející se v javornickém výběžku. Tento nejsevernější výběžek českého Slezska obklopuje ze tří stran území Polska a je proto poněkud obtížné se sem dostat. Vlak končí svoji jízdu v nedalekém Javorníku ve Slezsku, odkud se do Bílé Vody dostaneme autobusem, jezdicím sem pohřichu nepříliš často z Jeseníku. Pokud máme sportovního ducha a dobré kolo, můžeme Rychlebské hory a Bílou Vodu navštívit i na kole, existuje tu poměrně rozšířená síť cyklostezek.

Výlet do těchto míst však lze jen a jen doporučit a to nejen díky kouzelné a civilizací nepříliš dotčené přírodě. Bílá Voda má i svoji bohatou historii. Ve zdejších klášteře byla v roce 1733 dokončena výstavba piaristické koleje, která až do josefínských reforem sloužila jako triviální škola i gymnázium. Poté zde piaristé zůstali již jen jako správci kláštera až do roku 1938. Poté co se krajem přehnala druhá světová válka, po níž začalo v našich zemích „budování nových zítřků“, byly do tohoto kláštera převezeny řeholnice ze zrušených klášterů v celé republice. Ročně jich zde žilo kolem tří stovek a kolem sedmi set jich zde má i své vzorně udržované hroby. Poté, co řeholnice po roce 1991 opu-

šly toto místo svého vyhnanství, zůstala v Bílé Vodě pouze psychiatrická léčebna se zaměřením na léčbu alkoholismu a později i drogových závislostí. Léčebna byla zřízena v roce 1954 v budově místního zámku a je tam dodnes.

Bílá Voda je ze všech stran obklopena pohořím Rychlebských hor a najednou zdejších vrchů – Borůvkové hoře (899 m n/m) – byla v roce 2006 postavena kamenná rozhledna, která stojí na místech, kde v minulosti stálo několik rozhleden dřevěných, postupně zřícených. Nová rozhledna je otevřena celoročně a není zde nutno platit vstupné. Po vystoupení po 155 schodech na vrchol se nám naskytne překrásný po-



Rozhledna na Bílé Vodě je 25 metrů vysoká a nachází se v nadmořské výšce 899 metrů.



Od roku 2011 je na Borůvkové hoře umístěn památník, připomínající setkávání disidentů.

hled na pohraniční Rychlebské hory, Jeseníky se svými vrcholy Pradědem a Šerákem a také do sousedního Polska s Otmuchovskými jezery a městem a jezerem Nysa. Za příznivého počasí odsud lze dohlédnout až do Vysokých Tater.

Na Borůvkové hoře se každoročně 1. května scházejí trampové a turisté, tancuje se zde při hudbě trampské kapely „Stará tráva“ z Javorníka, zdejší kiosek nabízí pivo, grilované klobásy a další pochutiny a je zde vždy veselo. Tu a tam můžete v tento den zahlédnout i mladé muže ve vojenských uniformách z 1. republiky. Letos jsme zde s kamarádem vysadili třešeň, aby zamilované páry mohly pod ní 1. máje stvrdit svoji láskou polibkem. Snad přežije zdejší mrazy.

Na Borůvkové hoře se nachází i památník, připomínající doby totality, kdy se zde scházeli čeští a polští disidenti. Při těchto srážkách zde nechyběli pozdější český prezident Václav Havel a Adam Michnik – předák tehdejší polské odborové organizace Solidarita, kteří se zde sešli 21. srpna 1987.

Z Borůvkové hory můžeme sestoupit do Javorníka ve Slezsku, odkud se necháme odvézt vlakem do Lipové–Lázní s přípojem na Zábřeh na Moravě a hlavní železniční koridor. Takže nakonec zjistíme, že díky železnici není ani ona Bílá Voda tak úplně opuštěná.

Miroslav Čáslavský



Železniční stanice Droužkovice byla uvedena do provozu 1. 4. 2007, ale mnoho cestujících ji za tři a půl roku, co zde vlaky zastavovaly, nepoužilo. Od 13. 12. 2010 již vlaky na zastávce Droužkovice nezastavují.



Bývalá zastávka Droužkovice není už téměř pět let používána, přesto je v zachovalém stavu. Zámkovou dlažbu a bezbariérová nástupiště s příštíčky by mohli jinde závidět.

Krajem opuštěných vlakových zastávek

Tak velká četnost nepoužívaných a opuštěných vlakových zastávek na jednom místě není asi nikde jinde v republice. Listuji přes čtyřicet let starým jízdním řádem (1973/1974) a kochám se názvy stanic a zastávek na trati 12 Praha – Chomutov (nyní 124), které – přestože fyzicky existují – v současném jízdním řádu již nejsou uvedeny. Vlaky už v nich prostě nějaký ten pátek nezastavují. Na 66 km dlouhém úseku z Lužné u Rakovníka do Chomutova jsem takových zastávek či železničních stanic napočítal celkem šest, a to: **Holedeček, Dobříčany, Trnovany, Žiželice** (u Žatce), **Denětice a Holetice**. Na dnes už opuštěném úseku mezi Březnem u Chomutova a Chomutovem (přes výhybnu Spořice) je v jízdním řádu 1973/1974 uvedena ještě (sedmá) zastávka **Brany**. Vlaky už dnes ale jezdí jinudy, přes železniční stanici Droužkovice. Ostatně k výše uvedenému seznamu opuštěných zastávek na trati 124 můžeme směle přiřadit i (osmou) novou zastávku **Droužkovice**, postavenou sice nedávno (provoz na ní byl zahájen 1. 4. 2007), ale rovněž opuštěnou a již nepoužívanou.

V současné době se do výše jmenovaných vlakových zastávek vlakem nedostanete. Jedinou možností je individuální doprava, nejlépe jízdní kolo.



Také Holeticemi už vlaky projíždějí, poslední vlak s cestujícími tady zastavil 13. 12. 2008.



Od 9. 12. 2007 nezastavují vlaky na zastávkách Denětice, Dobříčany, Holedeček a Trnovany. K tomuto datu původně přestaly vlaky zastavovat i v zastávce Veletice, zastavování vlaků tady bylo obnoveno od 13. 12. 2010.



Bývalé závorářské stanoviště v Holedečku by klidně mohlo skončit v muzeu. Když už jsme zmínili muzeum, tak navštivte nedaleké muzeum opevnění.

Putování po opuštěných vlakových zastávkách začneme v **Droužkovicích**. Zastávka a nejbližší dům v obci dělí zhruba 500 metrů a také rychlostní komunikace R7. Zastávka působí moderně (otevřena byla 1. 4. 2007), pro naprostý nezájem občanů Droužkovic ale přestala být po třech a půl letech provozu využívána a následně byla z jízdního řádu vyškrtána (v obci u kostela jsou ale dodnes směrovky Stanice ČD). Při pohledu na zámkovou dlažbu a zvýšené perony dvou bezbariérových nástupišť se zachovalými přístřešky pro cestující musí normálně uvažující člověk napadnout, proč se vlastně tato zastávka budovala, když už se muselo vědět, že do obce bude zajíždět autobus MHD z Chomutova? Co by za taková nástupiště jinde dali!

Z Droužkovic se vydáme přes Březno (turisticky zajímavými místy v obci Březno vás provede tzv. Dračí cesta, naučná stezka dlouhá přes 5 km; vyhledávanou atrakcí je i důlní stroj, který sloužil v dole Nástup v Tušimicích více než 30 let) do **Holetic**. Bývalá zastávka je hned na kraji obce směrem od Března. Čeká vás částečně zarostlý, ale zachovalý perón s betonovým přístřeškem. Perón přitom není o nic horší než ve Veleticích, kde vlaky zastavují. To v sousedních **Deneticích**, kde už rovněž vlaky nezastavují, je perón zarostlý úplně a přístřešek bych doporučil použít jen v krajním případě. Naopak v **Žizelicích** by mohly vlaky zastavovat okamžitě, perón i přístřešek jsou ze silnice dobře přístupné.

Další opuštěnou zastávkou na trase našeho výletu jsou **Trnovany**, v této bývalé železniční stanici nezastavují vlaky osobní dopravy od 9. 12. 2007. Paradoxně, i když tady vlaky nezastavují, je tráva v kolejišti posekána. Zatímco jinde na trati byly některé staniční koleje vytrhány, tady ještě jsou. Ale jinak nádraží i přilehlé objekty působí spíše opuštěně až depresivně. Trať byla zprvu jednokolejná, až v roce 1905 byly úseky mezi stanicemi Milostín a Sádek u Žatce, respektive Měcholupy – Trnovany, zdvoukolejny. Ostatně dodnes je těleso po opuštěné druhé koleji dobře patrné i v sousední, další opuštěné zastávce **Dobříčany**. Betonové pražce (s dřevěnými hmoždinkami) a plechový přístřešek bez střechy stále prozrazují, kudy vedla druhá kolej. Matoucí informační leták s textem „Zastávka trvale zrušena, nástup cestujících na opačné straně“, je vyvěšen v sousední zastávce Veletice. V letošním jízdním řádu zastavuje v této zastávce 8 vlaků linky U14 – 1 osobní a 7 spěšných relace Jirkov – Lužná u Rakovníka/Rakovník. Jeden čas byla zdejší zastávka osobními vlaky rovněž projížděna (9. 12. 2007 - 12. 12. 2010). Milovníky historie určitě potěší symbolický zbytek peronu u neexistující druhé koleje. Na konec jsem si schoval nejhezčí a nejmalebnější zrušenou zastávku na trati 124 – **Holedeček**. Na malovaný přístřešek u zrušené druhé koleje se vždycky těším. Pohádkově



Majestátní budova nádraží v Trnovanech, od 9. 12. 2007 tady vlaky již nezastavují.



Opuštěná zastávka v Dobříčanech

motivy (např. mašinka s krtečkem) nepoužívaného přístřešku potěší i při pouhém průjezdu vlaku.

Nehledě na nádherné výhledy do údolí řeky Ohře. Na zastávce Holedeček (244 m n. m.) navíc začíná modrá pěší trasa, paradoxně přeznačená v roce 2007, kdy zde vlaky přestaly zastavovat. Na zastávce začíná i Naučná stezka směr Holedeč u Žatce (Pod Lesem 3,5 km), Lhota 8 km a dále na Konětopy žst. 26 km.

S rušením vlakových zastávek končí i jeden český fenomén – pěší trasy Klubu českých turistů, které většinou začínají právě na vlakových zastávkách. Nedaleko zastávky Holedeček (u druhého přejezdu P55 směrem na Měcholupy, cca 500 m od původní zastávky) se nachází Muzeum opevnění (otevřící doba Muzea opevnění Holedeček je letos ještě 1. 8. 2015, 5. 9. 2015, 3. 10. 2015, vždy 10 až 16 h, vstupné dobrovolné, školy a větší skupiny po objednání kdykoliv: ondrej.vonka@seznam.cz).

Výlet zakončíme symbolicky v železniční stanici Měcholupy (265,226 m n. m.), nejen proto, že zde končila dvoukolejka z Trnovan. Vlaky tady totiž ještě zastavují, i dopravní kancelář s výpravčím zde ještě funguje, tak alespoň výdejnu jízdenek tady od 13. 12. 2009 trvale uzavřeli. Za povšimnutí stojí dlažba v chodbě směrem k výdejně jízdenek – je zachovalá, neošlapaná a (asi) i vzácná a patrně ještě původní (výrobce Mosaik fabrik Rakonitz).

Michael Mareš



Nejmalebnější opuštěná zastávka na trati – Holedeček.

Šohaj na cestách

Olomouckému vlakvedoucímu Vlastimilu Dovrtělovi nikdo neřekne jinak než Šohaj. „**Je to proto, že již jako pro malého kluka byl pro mne rychlík 'Šohaj' synonymem vlakové dopravy, kterou jsem od malička velice rád cestoval,**“ říká s úsměvem 40letý vlakvedoucí, který vlakem procestoval snad celou Evropu a letecky navštívil i takové exotické destinace jako je Severní Korea, Irán, či Libanon a Sýrie. „**Nejvíce mne lákají místa, kde se dějí nebo děly věci, které mají nebo měly velký vliv na lidské osudy,**“ připomíná své cesty například do Osvětími, Černobyli, Pchjongjangu či Izraele. A kde se v něm ona cestovatelská vášeň bere? „**Sám nevím, moji rodiče nějak velcí cestovatelé nebyli, mě však cestování učarovalo už od dětských let a ta vášeň mě drží dodnes,**“ vysvětluje Šohaj. Jak dále dodává, již od deseti či jedenácti let cestoval sám vlakem po republice – každý víkend někam jinam. Byl na to vybaven „režijkou“, kterou vlastnil díky tatínkovi, jenž pracoval u dráhy.

První zahraniční cestu na jízdenku FIP podniknul Šohaj v patnácti letech do jugoslávského Splitu. „**To jsem již byl v učení na železničáře,**“ dodává. Následovaly několikrát německé Drážďany (často jen ráno tam a večer zpět), Bulharsko (nejen moře, ale i města a hory) a v roce 1991 první cesta na západ – do portugalského Lisabonu. „**Koupil jsem si průvodce po Portugalsku, vzal měsíc dovolenou a s kamarády – 'Placákem' a Evou, s nimiž jezdím dodnes – a vyrazil na konec Evropy. Noci jsme trávili ve vlačích, jídlo vozili s sebou,**“ popisuje začátky, které zná snad každý český cestovatel, který se po dlouholetém uzavření hranic mohl podívat do západní Evropy. Následovala Itálie od podhůří Alp až po Sicílii a další evropské země. Pak přišel rok vojny jako posunovač u železničního vojska a potom již každý rok další a další cesty. „**Evropu mám projetou až na výjimky celou, včetně Ruska a Ukrajiny, chybí mi snad jen Finsko a kupodivu i Anglie. Nejvíce mě uchvátilo Norsko, kde jsem byl až za severním polárním kruhem,**“ vzpomíná. Všechny cesty podnikal převážně s výše zmíněnými přáteli na vlastní pěst, sám sestavil itinerář cesty, vyhledal spojení, vybral nejzajímavější místa. „**Čerpal jsem a dodnes čerpám ze sedmidílné knihy 'Památky Unesco', přičemž kromě kulturních památek mě lákají také hory,**“ přiznává se.

A když mu začala být Evropa „malá“, začal létat. První cesta letadlem vedle sice ještě na evropskou Malorcu, ty další však již do zámoří – do jihoizraelského Eilat, národních parků USA, do Thajska a také do již výše vzpomenuté Severní Koreje a Číny. „**Tam již to bez cestovní kanceláře nešlo, Severní Korea je pro individuálního cestovatele prakticky nepřístupná, ale o to zajíma-**

jší,“ vzpomíná na zážitky z této země, kde byl na každém kroku sledován „průvodcem“ a kde mohl navštívit jen předem určená místa. „**Obrovským zážitkem byla návštěva hranice na 50. rovnoběžce, kde jsme měli možnost vstoupit i do domečků, ve kterých probíhají jednání mezi představiteli Severní a Jižní Koreje. Hranice (snad nejzaminovanější na světě!) mezi těmito dvěma státy jsou narýsované právě v těchto domcích v demilitarizované zóně.**“

Také Irán, na který se mnozí lidé nejen u nás dívají s určitou obezřetností, Šohaje zaujal. „**Jsou tam obrovsky hodní lidé, navzdory tam vládnoucí církevní totalitě, podobné naší dřívější komunistické. Díky naftě tam však mají celkem přijatelnou životní úroveň.**“ Šohaj navštívil také nebezpečím dýchající ukrajinský Černobyl, kde žijí lidé navzdory jen pomalu se vytrácejícímu jadernému zamoření. „**Nedaleký Pripjať je však úplně opuštěný a dozimetry tam pipají tak, že jsme tam mohli na určitých místech strávit jen krátkou chvíli,**“ vzpomíná na jednu z cest po Ukrajině, odkud si pravidelně dováží u něj velice oblíbený kvas – velice chutný nealkoholický nápoj ze zkvašeného chleba.

Téměř všechny cesty podniká Šohaj „na vlastní pěst“ – bez cestovních kancelářů, vše potřebné si najde na internetu, včetně výhodných, někdy až

záračně levných cen letenek. „**Jen se člověk musí naučit rychle rozhodovat,**“ komentuje tento v mnoha směrech levnější způsob cestování. „**Mám ale poněkud nevhodu, kdybych si chtěl půjčit v některé zemi auto – já totiž nemám řidičák a vlastně po něm ani netoužím, vždy se najde nějaká alternativa, včetně autostopu.**“

V posledních letech Šohaje lákají nejvíce hory, hlavně Alpy s jejich vzrušujícími horolezeckými trasami Ferraty, nebezpečnými, ale o to lákavějšími. „**To, že mě láká dobrodružství na skálách, jsem zjistil v Tatrách na Orlí stezce. I když jsem svou horolezeckou činnost začal s úplně jinou partou, posledních pár let mi je na výšlepech největším a nejspolehlivějším partákem Maruška, kamarádka ze stejného ZAPu jako já.**“ Mezi nejtěžší a nejděší ferraty které kdy šel, patří Seewand v Rakousku a Daubenhorn ve Švýcarsku. Rád ale zajíždí i do slovenských hor a navštívil i hory v Rumunsku či na Ukrajině. A která místa na zeměkouli by ještě rád navštívil? Určitě bajkalskou magistrálu a Vladivostok, Latinskou Ameriku, snad i Špicberky (kam ale prý člověk může jen s puškou kvůli velkému množství ledních medvědů), Japonsko. Je toho ještě hodně. „**Co si ke své velké ostudě nechávám snad až na důchod, jsou české a moravské hory – tam mám velké mezery, až se za to stydím,**“ přiznává. „**Vždyť já jsem ještě nebyl ani na Sněžce!**“

Miroslav Čáslavský



Arabská ulička ve městě Betlém.



Projížďka na slonu v Thajsku.



Údolí monumentů na hranicích Arizony a Utahu známe z mnoha westernů.